Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 498 de 2016

DIRECTIVA DE RAINCOOP

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 27 de abril de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Omar Lafluf.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
ASISTE:	Señor Representante Pablo D. Abdala.
INVITADOS:	Señores Rafael Pascale, Secretario; Adrián Lain, Tesorero; Edgardo Pereyra, Vicepresidente y Walter Lorenzo, Vocal.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de Raincoop integrada por Rafael Pascale, secretario; Adrián Lain, tesorero; Edgardo Pereyra, vicepresidente y Walter Lorenzo, vocal.

Seguimos por medio de la prensa lo que sucedió en la asamblea. Estuvimos con ustedes la semana pasada y pretendemos que hoy nos pongan al tanto de la situación, aunque no disponemos del mismo tiempo que en esa oportunidad.

Hemos leído algunos comentarios que nos han dejado preocupados en cuanto a la solución que los socios encontraron. Queremos cumplir con ustedes, porque les dijimos que el tema no se agotaba la semana pasada, sabiendo lo que está pasando.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Agradecemos la nueva convocatoria. La semana anterior hicimos una serie de planteamientos en cuanto a la realidad y a los caminos que estaba recorriendo la cooperativa.

El mismo día de esa sesión, el Banco República nos comunicó que se había aceptado la solicitud de un crédito extraordinario de $ 6.500.000, que iba a ser destinado pura y exclusivamente para el pago de BPS e

IRPF de forma tal que los certificados se mantuvieran vigentes. Esto permitió, sin que el dinero pasara por manos de la cooperativa porque se hicieron las transferencias directamente, asegurar la vigencia de los certificados, el cobro de los subsidios y, por ende, el repago al Banco República. De esta forma, la asamblea se pudo encarar con otra perspectiva; los socios pudieron saber que cumplido ese requisito y lo de los Bancos República y de Previsión Social, podríamos ir buscando los distintos caminos que se entendieran.

Ya en el mes de diciembre se venía trabajando en la posibilidad de la integración de Raincoop a las otras empresas del sistema afiliadas a Tupci: UCOT, Coetc y Comesa. En la asamblea del 20 de diciembre se llegó a una propuesta que dejaba a ciento diez trabajadores afuera. Se hacía difícil sobrellevar ese aspecto y, por lo tanto, se optó por la propuesta realizada por la señora Lourdes Carbajal en cuanto al gerenciamiento y a la creación de un fideicomiso de garantía que permitiera ir revirtiendo la situación de la empresa y, a su vez, seguir trabajando con el Banco República confiados en que se podría revertir lo relativo al crédito en cuenta. Hemos traído para dejarles, si así lo desean, todas las resoluciones del Banco República de los últimos años. Lo que se nos solicitaba era mantener las medidas económicas de los aportes de jornales de capitalización, tal cual lo venimos haciendo los cooperativistas desde hace cuatro años. Esas medidas no solo se mantuvieron, sino que se ahondaron más en cuanto a que en vez de capitalización pasó a ser directamente de donación. Digo esto porque nos encontramos con el intendente de Montevideo y el planteo que aparentemente se hubiera realizado a través del Banco de la República como una de las condiciones era disminuir la plantilla laboral, pero eso no está expresado en ninguna de las resoluciones del BROU.

Como les decía, íbamos a esta nueva instancia en la que había una propuesta de retomar las conversaciones con las demás cooperativas, partiendo de la base de que no debía quedar ningún trabajador activo por el camino. Estamos hablando de quinientas setenta personas, las otras treinta son socios cooperativistas que se han jubilado o tienen su acción social a la venta, por lo cual quienes se integren a las demás empresas deberían indemnizarlos o pagar esa participación social. Hubo tres propuestas. Una fue esta, que venía impulsada desde Ascot, la asociación gremial. Otra fue la de trabajar con un grupo inversor. En ese caso, no había nada concreto por escrito, se trataba simplemente de realizar las tratativas. Y la otra, fue la de cambiar la razón social para pasar a sociedad anónima. La primera propuesta tuvo 258 votos.

Nosotros vamos a respetar todas las resoluciones de la asamblea y, en tal sentido, se mandata a trabajar en ese camino que no es fusión ni integración, sino la absorción de la empresa. Para eso, la empresa debe dar quiebra, como forma de que las otras empresas no vean comprometidos posibles reclamos y situaciones que se pudieran complicar a futuro. Las demás opciones tuvieron 120 votos y la de pasar a sociedad anónima, apenas uno. Esto se lo hicimos saber a la Intendencia de Montevideo. Mientras tanto, se debe seguir prestando los servicios, lo que estamos haciendo con dificultades, las mismas que planteamos la semana anterior. En el día de hoy, había ochenta y cinco o noventa coches circulando de ciento veinte servicios que deberíamos tener activos; se está notando el faltante

El camino de negociación ha comenzado por parte de la Intendencia y los entes reguladores. También ha participado el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en un ámbito que ya existía anteriormente. Han trabajado con las demás empresas y a posteriori se llamará a la cooperativa y a la UNOT a los efectos de realizar los planteos y las contrapropuestas que pudiera haber, y esto debe ser definido o ratificado por otra asamblea de socios.

La situación sigue siendo muy compleja en cuanto a recaudaciones, al mercado de boletos de todo el sistema de transporte, que sigue cayendo en forma abrupta. Raincoop ha caído mayormente por los motivos que mencionaba hoy: unidades fuera de servicio, roturas, y una disponibilidad financiera que evidentemente no tenemos desde el momento en que no hemos podido revertir lo que tiene que ver con el Banco República.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Muchas gracias por su presencia.

Luego de la exposición del compañero de ustedes que habló antes y de la reunión que mantuvieron con esta Comisión la semana pasada -yo no estuve porque estábamos tratando en otra comisión el proyecto de plataformas digitales propuesto por el Poder Ejecutivo, pero leí la versión taquigráfica-, pensaba que la asamblea iba a resolver en otro sentido. Por lo menos, tenía esa impresión a priori. Mi pregunta tiene que ver con cómo ven el proceso que está comenzando hoy. La información que tenemos es que este proceso de absorción no es tan sencillo y que las cooperativas que estarían absorbiendo a la empresa también tienen

dificultades. Recién me crucé con gente del entorno del intendente Martínez y me confirmaron que ellos ven dificultades en el proceso.

Por otra parte, la resolución de la asamblea, que obviamente ustedes tienen que cumplir, ¿puede ser refrendada por cualquier otra asamblea que decida ir en otro sentido? En caso de no prosperar esto, ¿esa posibilidad se maneja? ¿Cuáles son los plazos que deberían darse? ¿Cuál es la respuesta en lo que tiene que ver con lo laboral para que no queden trabajadores activos fuera de esta absorción? ¿Qué posibilidades reales hay en ese aspecto?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos su presencia en esta Comisión.

Mi primera pregunta va en el mismo sentido que lo que formulara el señor diputado Peña. Nos preocupa el proceso de absorción, fundamentalmente, porque no es un proceso sencillo. Además, según se nos ha informado alguna de las empresas que absorbería a Raincoop también está con problemas económicos y financieros en este momento. Nos preocupa si ese marco en el que se insertarían realmente está en condiciones de absorberlos.

Por otra parte, tenemos entendido que jurídicamente, al dar quiebra Raincoop, las líneas pasan a la Intendencia. Si es así, ¿hay algún compromiso con la Intendencia de que esas líneas vayan a las empresas que las van a absorber?

También quería preguntar, porque no lo entendí bien, cuántas personas quedan afuera en este proceso de absorción y cómo serían los plazos estimados; cómo sería ese proceso en lo que tiene que ver con la cronología.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Agradezco su presencia y que nos pongan al tanto de las resoluciones que tomaron en la asamblea.

Voy a hacer algunas preguntas relacionadas con la resolución que ustedes informaban que habían tomado en esta última asamblea que, obviamente, era bastante diferente a lo que habían planteado en la reunión que tuvieron acá. Nos gustaría saber cuál ha sido la propuesta puntual que la Intendencia les hizo llegar, si es que lo hizo, en diciembre de 2015. También nos interesaría saber lo relativo al pasivo que tiene Raincoop porque puede generar algún tipo de dificultades para que las demás empresas puedan avanzar en relación a la propuesta en particular. En la anterior visita, ustedes nos dijeron que, una vez que salieran de la Comisión, se iban a reunir con la Intendencia. Nos gustaría saber si hubo algún avance en esa reunión, y si luego de la asamblea volvieron a hablar.

Quiero preguntar también si tienen conocimiento de la voluntad de las demás empresas acerca de la propuesta que se manejó por parte de la Intendencia en el mes de diciembre. Concretamente, quiero saber si han mantenido algún tipo de contacto con las empresas interesadas en esta definición que ha tomado que se llama “absorción”.

Ustedes han dicho que de los ciento veinte coches que tienen -obviamente, las líneas y servicios pertenecen a la Intendencia de Montevideo-, noventa están circulando. Me gustaría saber cuáles son las medidas que se están tomando a los efectos de salvaguardar a los usuarios; es decir que no queden a pie, para ser bien en claros en lo que queremos trasmitir.

Además, quisiera saber si los usuarios que habitualmente utilizan el servicio de Raincoop se están pasando a otras compañías debido a que ya no cuentan con este servicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Adhiero a todas las preguntas que se hicieron, por lo tanto, no las voy a repetir.

Me preocupa cuánta gente puede quedar afuera en este sistema de traspaso de la empresa. Recién entendí que no se trata de una asociación con otras empresas, sino de una absorción y, como consecuencia, Raincoop debe dar quiebra.

Toda mi vida he trabajado en empresa privada, y por eso quiero manifestarle mi preocupación. Una empresa da quiebra de un día para otro; si anuncia la quiebra, el riesgo es tremendo porque le pueden caer diez embargos y perderían prácticamente todo su patrimonio, lo que inhabilitaría toda posibilidad de negociar una absorción con otras empresas.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Antes que nada, quiero dar la bienvenida a la delegación y pedirle disculpas por no haber podido estar en la sesión pasada debido a cuestiones de agenda.

Es sabido que la situación de Raincoop se viene gestando desde larga data. Se han llevado adelante acciones importantes por parte de la Intendencia para que la cooperativa pueda seguir adelante, pero por diferentes motivos no se han podido concretar. De hecho, hemos trabajado con el director de Transporte, señor Máximo Oleaurre, en una propuesta que fue llevada a la asamblea en diciembre del año pasado, pero por diferentes motivos no fue aceptada, y se decidió ir por otro camino.

Me gustaría saber qué balance hacen ustedes después de estos seis meses en los que se realizó una asamblea y se optó por un gerenciamiento ajeno a la empresa, y si en ese período Raincoop ha realizado algún pago a empresas con las que se tenía deudas, porque al dar quiebra se afecta su pasivo.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Quiero agradecer a los colegas que me han permitido participar en esta Comisión, pues yo no la integro.

Comparto las inquietudes que han formulado todos los señores diputados y, por supuesto, la preocupación que creo todos tenemos con relación a esta empresa, a la que queremos mucho y conocemos bien. Seguramente, todos conocemos gente que está en este momento angustiada y sufriendo las consecuencias de esta situación que se ha generado.

Con independencia de cuál sea la salida -aparentemente, se escogió un camino en la asamblea del domingo-, nos impactó mucho la versión que se conoció al día siguiente. Este hecho es muy sugestivo, y me gustaría saber si ustedes tienen algún tipo de explicación al respecto. Hasta la semana pasada una de las alternativas era la que aparentemente la mayoría de los socios había optado: la absorción de Raincoop; es decir, de sus activos, de sus líneas o de los trabajadores, por parte de las demás cooperativas. Pero al día siguiente de esa asamblea se produjo un nuevo hecho muy llamativo. Aparentemente, los que estarían llamados a absorber o a incorporar lo que quede de Raincoop no estaban demasiado convencidos o trasmitieron la versión de que la empresa no es tan apetecible -para decirlo en términos vulgares- desde el punto de vista de lo que representan sus activos, del estado de su flota, y del costo que representaría en la ecuación económica del negocio la incorporación de los trabajadores de la empresa. Obviamente, eso incorpora un signo de interrogación muy complicado. Repito, llama mucho la atención -no estoy especulando con que haya algo premeditado, pero es sugestivo que ocurra- que todo vaya camino a determinado lugar, y al día siguiente de que se toma formalmente la decisión resulta que las condiciones no estaban dadas o el panorama no era tan claro como aparentemente lo fue el domingo para los asambleístas que votaron a favor; por lo que pudimos comprobar, fue una votación bastante ajustada y reñida. Entonces, si antes nos preocupaba si había espacio para los más de quinientos socios y setenta u ochenta trabajadores dependientes -en ese escenario ya estaba claro que algunos eventualmente no iban a tener espacio-, con ese elemento nuevo las dudas se acrecientan. Si antes la solución era dudosa, esto la vuelve bastante más incierta. Me gustaría saber si ustedes le asignan veracidad a esa versión y a qué la atribuyen, porque es muy llamativa la forma en la que se desarrollaron los hechos.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- Voy a procurar ir dando respuesta a los distintos planteos.

Se plantea un proceso de absorción y no de fusión porque, lisa y llanamente, eso implicaría que desaparecieran todas las empresas y se formara una nueva. Ese es el proceso que la ley sobre cooperativas marca como fusión.

El proceso de absorción implicaría que Raincoop se dividiera entre dos o más empresas y que, en definitiva, activos y pasivos pasaran a las nuevas entidades. Por ese motivo, se debe recorrer directamente el camino de la absorción -que implica la pérdida de la calidad de Raincoop como tal, lo que nos duele a todos los trabajadores, más allá de estar de acuerdo o no con la propuesta presentada-, priorizando los puestos de trabajo.

Indudablemente, la situación del sistema es compleja a nivel general. Estuvimos reunidos con la Intendencia y hemos constatado la baja del transporte que existe en el mercado, aspecto que veníamos anunciando desde agosto del año pasado. En el último trimestre, esta baja rondó 7%. En el caso de Raincoop fue de casi 20% con relación al año pasado. O sea que se ha generado un problema por un tema de desocupación, de servicio, de modalidades nuevas de viajes, que fueron golpeando a todo el sistema.

Como bien se decía, esta no es una solución definitiva, sino un camino a recorrer, y dependerá de las negociaciones que se puedan alcanzar.

La propuesta gremial trata de incluir a todos los trabajadores que hoy están en condiciones de realizar actividad laboral. En la de diciembre se establecía la inclusión de hasta cuatrocientos noventa trabajadores, pero en esta se habla de quinientos setenta puestos de trabajo, que son los que efectivamente están cumpliendo actividad laboral. Para los otros treinta puestos de trabajo o participaciones sociales, los trabajadores que seamos reubicados en otras empresas deberemos crear un fondo para indemnizar esas participaciones sociales.

Raincoop es permisaria de las líneas y quien las distribuye es la Intendencia; por lo tanto, será esta la que llevará adelante la negociación con otras empresas, teniendo en cuenta la capacidad que tienen y las características de recorrido de sus líneas y las de nosotros. De esta manera, se analizará qué reestructuración del sistema de transporte es más oportuna y qué cantidad de trabajadores se necesitará para cada línea en cada una de las empresas. En definitiva, apelamos a que se buscará fortalecer el sistema de las demás empresas. Hay líneas que están superpuestas con algunas de las nuestras, entonces, a mi modo de ver, se deberían redistribuir y mejorar la atención al usuario.

Los plazos de esa posible absorción no están estipulados, ni definidos en el documento, porque este es solo un intención y una base de negociación; además, debe ser ratificado por una nueva asamblea de socios de Raincoop y por la asamblea de socios de las demás empresas. Evidentemente, lo que urge es la necesidad económica y financiera de la empresa para asumir los compromisos desde que en diciembre se nos cortó el crédito del Banco de la República. Ahí hubo un quiebre operativo. Hasta el 20 de diciembre, los trabajadores nos debíamos una parte de octubre, lo que habíamos generado en noviembre y lo que venía corriendo de diciembre. Eso se fue cancelando, pero el último cobro que tuvimos fue el de la primera quincena de enero. O sea que nos falta cobrar la segunda quincena de enero, todo febrero, todo marzo y estamos finalizando abril con el medio aguinaldo de diciembre y los salarios vacacionales. Sin una inyección económica en lo salarial y apenas con vales, creemos que ha sido heroico el mantenimiento de esos noventa servicios que nombramos hoy.

En cuanto a la propuesta de la Intendencia, podemos decir que todavía no ha llegado. La propuesta anterior es la que comentaba, de hasta cuatrocientos noventa trabajadores y un fondo de retiro para que trabajáramos. Eso fue en diciembre. Hoy habrá una nueva reunión con las empresas participantes -con UCOT, con COME y con Coetc- y ahí estarán trabajando en cuanto a las posibilidades que hay. Luego se nos convocará a nosotros y a la Unott.

Como hacíamos referencia en la sesión anterior, la idea es que prevalezcan la prestación del servicio y los puestos de trabajo, tal como está en el convenio salarial, porque en él se renunció a aumentos salariales o a exigencias de aumentos salariales a cambio de que se asegurara la estabilidad laboral de los trabajadores del sector.

En cuanto al pasivo de Raincoop, queremos despejar todo tipo de dudas. Al día de hoy, el pasivo de Raincoop asciende a US$ 3.800.000 aproximadamente, por un tema de leasing financiero con el Banco de la República. El que tengo acá es al 7 de marzo y ahí se pagó la cuota de marzo y abril. También se deben US$ 1.200.000 al Banco Itaú por concepto de unidades de transporte. Tanto el pasivo del Banco de la República como el del ITAÚ correspondían, pura y exclusivamente, a equipamiento tecnológico, es decir, a las máquinas expendedoras, y a unidades de transporte Euro 3, que favorecen el medio ambiente, y de piso bajo, que favorecen la accesibilidad total de los usuarios.

Además, hay dos fideicomisos: uno urbano y otro suburbano. En el caso del urbano, se abona con un 3% de la recaudación bruta y, el suburbano, con un 5% de la recaudación bruta. Entre ambos, estamos hablando aproximadamente de US$ 2.450.000, lo cual hace que el pasivo total en esos aspectos sea inferior a los

US$ 7.500.000, pero no de deudas vencidas. Eso es lo que nos interesa que quede claro. Esos compromisos, Raincoop los ha venido cumpliendo.

En cuanto a los proveedores, luego de la situación de diciembre, hubo un solo proveedor que nos trabó embargo por compromisos asumidos, ya que después del cierre de cuenta rebotaban todos los cheques, porque no había dónde cobrarlos. Un solo proveedor trabó embargo, por el equivalente a US$ 80.000, lo cual nos ha dificultado la venta de algún predio, porque vender un predio y abonar a un proveedor solo y no a los demás -con los que estábamos negociando posibilidades de refinanciación a más largo plazo- sería una complicación.

En cuanto a Ancap, como teníamos una forma de pago estipulada por contrato, se nos daba una línea de crédito de veinte días. Tenían cuatro cheques emitidos que no los podían cobrar y eso ascendía, en su momento, a $ 15.000.000. De esa cifra, le hemos ido pagando $ 200.000 semanalmente, más la bonificación que tendríamos que recibir por ser grandes consumidores de combustible. De esa cifra, llevamos abonados $ 8.000.000, más el pago contado, todos los días, del combustible. Para que Raincoop salga a circular, viene el camión y nosotros, previamente, tenemos que haber hecho el giro de dinero por el combustible que consumimos. Eso también ha traído una notoria dificultad financiera.

Como dije en la reunión anterior, hemos pagado las multas y recargos en el Banco de Previsión Social, correspondientes a $ 4.000.000 y también $ 15.000.000 que eran de enero y diciembre, por lo cual en esas obligaciones estamos absolutamente al día. Este último mes, se hizo el pago de $ 6.500.000 al Banco de Previsión Social, que se abonó con el crédito del Banco de la República.

En cuanto a la voluntad de las otras empresas, indudablemente, todas las cooperativas, como UCOT, Coetc y Comesa -esta última es una sociedad anónima, pero también está integrada a Tupci- es mantener la estabilidad del sistema y la correlación de fuerzas. Acá se corre el riesgo de un efecto dominó. Queremos que quede claro. Hoy cae Raincoop, siendo la última cooperativa de las que se formaron en Amdet, luego de cuarenta y un años. Si hay alguna empresa que sigue absorbiendo mercados, corremos el riesgo de que pueda haber un mercado monopólico, con lo que eso implica. Entonces, la idea es mantener esa ecuación que, en el mejor momento del transporte, sobre la década del noventa, dio un 60% a 40%, por lo cual había una determinada correlación de fuerzas que permitió una estabilidad en el sistema y beneficios a los usuarios. Si cae una empresa y ese mercado es absorbido por la empresa mayoritaria -con los beneficios que ya hemos marcado que se han tenido-, a posteriori, podrían estar en riesgo la estabilidad laboral, los puestos de trabajo y la prestación del servicio de las demás empresas. Por eso, es importante trabajar en conjunto, porque si Raincoop no tiene posibilidades de continuar sola, hay que tratara de que siga integrada, manteniendo esa educación de fuerzas que haga que no se vaya a un sistema monopólico de transporte.

Como saben los señores diputados, hay lugares, como Chile, donde optaron por distintas medidas, pero quedó una sola empresa chilena; el resto, son capitales extranjeros. Acá, en el acierto o en el error, con las dificultades que hay, tenemos la enorme ventaja de que sean todas empresas nacionales. En el caso de las cooperativas, son todos trabajadores con una parte igualitaria, que es lo que permite que el ente regulador pueda ejercer su autoridad, su mando y su regulación.

En cuanto a las medidas adoptadas para la prestación de servicios, podemos decir que están siendo muy dificultosas en cuanto a lo financiero. Estamos procurando que toda la gente venga a prestar servicios y lo que estamos haciendo es que quien viene recibe un vale de $ 500 al finalizar el día, como una forma de que aquellos que están viniendo a trabajar, por lo menos puedan percibir algo de salario, porque no da para regularizar la situación laboral y salarial con los problemas financieros que tenemos para la adquisición de repuestos. Todos los repuestos están siendo abonados al contado. Así eso estamos. En la medida en que tengamos la gente y adquiramos los repuestos, saldrán más unidades.

En lo que tiene que ver con el patrimonio de la empresa, sus propiedades -ya sea la planta donde operamos, en Ramón Castriz, o el predio ubicado en 8 de Octubre- están dadas como garantías al Banco de la República. Por lo tanto, ese patrimonio es del Banco, al que le corresponderá decidir qué hace con eso y cómo negociará, porque hay empresas que sí lo necesitarán para poder funcionar, por temas locativos. El Banco tendrá que ver cómo negociará o qué líneas de crédito dará, siempre sobre la base de que ese camino de negociación llegue a buen puerto, sea ratificado en la asamblea de socios de Raincoop y también por las demás empresas.

En cuanto a los planteos que han realizado las demás empresas, hay preocupación por un sistema que se ha visto alterado, que viene cayendo. También preocupan las reglas de juego en el mercado, y está el interés de sostener esa ecuación en el sistema de las empresas afiliadas a Tupci para que, en definitiva, no se dé ese efecto dominó. Las distintas empresas también tienen que manejar sus internas, lo cual hace que no podamos decir si el camino será de treinta, sesenta o noventa días. Tenemos una excelente relación con ellos. Es más: la empresa colega Coetc nos ha arrendado algunas unidades para que podamos prestar servicios, y la empresa colega UCOT nos ha ofrecido sus talleres para hacer determinadas reparaciones, de forma tal de poder ir mejorando la situación mientras se recorre este camino, en el que todos deberán poner la mayor voluntad.

Reitero: lo fundamental es que serán los socios quienes tomen la última definición.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente lo que nos decían los directivos de Raincoop. Hay una parte de su exposición sobre este proceso que está comenzando a transitar la cooperativa que nos deja más preocupados que la semana pasada.

Se refirieron al tema de los activos y de los pasivos. Como bien habían informado la semana pasada, el tema de los activos está gravemente comprometido por toda la situación previa que venía sobrellevando la cooperativa, en función de la que hubo que ir comprometiendo ese pasivo con el Banco de la República. Ahora, al hacer el acuerdo del proceso de absorción con otras empresas, se habla de activos y pasivos. Pero los activos están embargados. Las líneas, que pueden ser un activo, no las tienen. Tampoco hay un cuerdo con la Intendencia. Van a volver a la Intendencia para renegociar el tema de las líneas, que sería el principal "activo" -entre comillas- que podrían ofrecer. El pasivo está muy claro: es bastante grande y para algunas de las empresas que entrarían en el acuerdo que, como bien decía el señor diputado Abdala, está en cuestión a partir del lunes pasado, esto viene muy complicado, porque se tiene que absorber un pasivo de US$ 7.500.000 entre muy pocas empresas y los activos no están a la vista. Realmente, la explicación que nos dan nos deja muy preocupados.

Los directivos de la empresa Raincoop hablan de un efecto dominó. El año pasado tuvimos en esta Comisión al señor ministro Rossi, a quien le planteamos esa posibilidad -como un tema real, que nos preocupaba, fundamentalmente, en el esquema del transporte colectivo de pasajeros de Montevideo- de que se pudiera presentar un efecto dominó de caída de empresas. Nos parece que, en este contexto, algunas de las empresas que, por este esquema, pretenden absorber a Raincoop, realmente no están en condiciones de hacerlo.

Les agradecemos las explicaciones, pero nos dejan mucho más preocupados que la semana pasada.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Estoy de acuerdo con mucho de lo que dice el señor diputado Olaizola, porque desde el año pasado compartimos la preocupación -que aquí se nos ha negado por parte del Poder Ejecutivo- en cuanto a la crisis que advertimos del sistema de transporte en general, no solo en Montevideo, sino en lo que tiene que ver con el área metropolitana, porque entendemos que los números de aquellas empresas que tienen transporte interdepartamental, básicamente con Canelones y con San José, se han visto perjudicadas, luego de algunos cambios, una vez establecido el sistema metropolitano. Eso también afecta los números generales de las empresas, pero no ha sido reconocido.

Quiero dejar constancia de que el Consorcio Metropolitano no se reúne desde hace ya mucho tiempo, y que ni siquiera tiene designados representantes por parte de algunas Intendencias. Por lo tanto, vemos una serie de problemas que generan una sumatoria realmente preocupante, como señalaba el señor diputado Olaizola.

Además, también quiero dejar constancia y preguntar sobre estas inequidades que se dan en el mercado en relación con la empresa mayoritaria. Me llaman la atención las diferencias, por ejemplo, en cuanto a la autorización para adquirir determinado tipo de unidades que los demás no tienen, para comparar determinado tipo de máquinas que los demás no tienen, además de las ventajas por premio de eficiencia a los que pueden llegar con esos motores, entre otras. Ayer también me enteré, por ejemplo, de unas líneas del centro que no pueden vender publicidad, porque estaba establecido por la Intendencia. Sin embargo, a Cutcsa sí se le autorizó la venta de publicidad, precisamente, de Antel. Todo eso genera un montón de inequidades que terminan afectando notoriamente la rentabilidad. Para mí es difícil de entender cómo se ha generado esa inequidad en cuanto a la competencia.

Quería preguntar con qué otras empresas comparten sus recorridos y cuál es la deuda que tienen con ustedes mismos, es decir, en sueldos, salarios vacacionales y aguinaldos. Lo planteo porque, aunque les parezca mentira, hay muchos socios preguntándonos a nosotros. Son muchos y no saben realmente qué es lo que va a pasar. Por ese motivo, quisiera hacer una pregunta en cuanto al valor de las acciones. Ustedes compraron una acción a un monto determinado y en el caso de la absorción las personas siguen manteniendo la acción, pero ¿hay un monto establecido, como un piso, o no? Me gustaría saber esto para poder trasmitir tranquilidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas de las preguntas que formuló el señor diputado Peña fueron contestadas en la anterior sesión que coincidió con la de la Comisión de Innovación, Ciencia y Tecnología, a la que debió asistir. Por ejemplo, se planteó lo relativo a los subsidios y premios que reciben algunas empresas y otras no -lo que consideramos grave-, así como el tema de la importación de los ómnibus con tecnología Euro 2 o Euro 3. Esos temas figuran en la versión taquigráfica de la sesión pasada.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Yo leí la versión taquigráfica de esa sesión; conocía el tema por informaciones extraoficiales que nos habían trasmitido las empresas en reuniones mano a mano, pero no se había hecho público en esta Comisión. Lo que yo pregunto es qué respuesta da el Poder Ejecutivo al respecto o cómo explica la toma de esas decisiones que perjudican. Reitero que conocía las decisiones, pero mi pregunta apunta a cómo se justifican.

SEÑOR PASCALE (Rafael).- En cuanto a la participación social, lo que está en la propuesta es un valor base de US$ 20.000. También será parte de la negociación el caso de los US$ 20.000 de quienes no ingresen, que debe quedar claro que deberá ser absorbido por los demás trabajadores que se integren a las otras empresas. Es decir que el valor de las participaciones sociales en el sistema cooperativo y también en el resto de las empresas de transporte es un valor de mercado; no es un valor que esté prefijado, sino que sube o baja según las demandas y el momento de cada una de las empresas. En este caso la propuesta contempla una participación social de US$ 20.000 y quedará por resolver con las demás empresas quiénes se integran y cómo restituyen ese monto a las personas que quedan afuera -en este sentido, se habla de un fondo generado entre todos los trabajadores, por veinticuatro meses, aportando dos jornales; actualmente ya venimos aportando tres jornales para sostener a la empresa-, así como qué implicará esta situación para los trabajadores que entren en el momento en que se jubilen o vendan su participación social.

En cuanto a las inequidades que mencionaba el señor diputado Peña, se han hecho reiteradas denuncias. Es más: en la sesión pasada hice referencia a que el decreto que data de febrero de 2010 ha implicado que una empresa tuviera US$ 6.000.000 de premio por consumo de combustible. Es decir que se le subsidió la totalidad del consumo de combustible y, además, se le premió con un 5% por encima de lo que había consumido, lo implicó un beneficio de US$ 6.000.000. Mientras tanto, en el caso de Raincoop, en igual período, lamentablemente no nos fueron reconocidos $ 60.000.000 por tener un consumo por encima del estipulado por la paramétrica, por lo cual nos vemos en esa enorme desventaja. Durante casi cuatro años dos empresas tuvieron ese beneficio. Me refiero a Cutcsa, que recibía un 5%, y a Comesa, que percibía un 3,5%, en la medida en que no llegaba al consumo de Cutcsa, sino que estaba en un nivel levemente inferior. Desde hace poco tiempo, a raíz de la incorporación de las últimas unidades, Comesa se encuentra dentro de la paramétrica, pero ya no accede al premio. Por lo tanto, hoy podemos decir que solamente una empresa del sistema de transporte urbano, que precisamente es la que tiene algo más del 64% del mercado, es la que accede a ese beneficio, lo cual ha hecho muy difícil la competencia.

También mencionamos dificultades por temas tributarios. Nosotros pagamos IRPF y aportamos al BPS por un ficto. Dentro de las alternativas que habíamos manejado, porque así lo permite la ley de cooperativas, estaba la posibilidad de que por un determinado período se nos permitiera aportar por un ficto, por lo menos para tener un respiro financiero, pero eso no está reglamentado por el Poder Ejecutivo, por lo cual no lo podemos llevar a la práctica. En cuanto al IRPF pasa exactamente lo mismo: los trabajadores cooperativistas aportamos por lo que efectivamente percibimos mientras que, según el IRAE, en la medida en que el transporte no da ganancias, por igual tarea existen retribuciones diferentes, o en el bolsillo del trabajador ingresan distintas cantidades de dinero.

A la vez, también se ha dado el otorgamiento de diferentes permisos, tanto en el área urbana como interdepartamental. En el caso de las cooperativas no hemos tenido más permisos, o los que hemos obtenido fueron distribuidos entre los trabajadores que teníamos en el sistema. Mientras tanto, se ha otorgado una cantidad considerable de permisos. No tenemos el número exacto pero, por ejemplo, con respecto al corredor Garzón está la resolución que otorga diecisiete permisos para Cutcsa y uno para Raincoop, y esos diecisiete permisos fueron vendidos en el mercado, por lo cual ingresó un dinero extratarifario a las arcas de esas empresas.

Esos son algunos de los temas que nosotros entendemos que generan inequidades y en el momento de resolver la ecuación del sistema resultan complejos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación del directorio de Raincoop. Nos mantendremos en contacto.

(Se retira de sala la delegación del directorio de la empresa Raincoop)

——Quisiera proponer que, para tener una visión general, concreta y clara del tema del transporte, invitáramos al intendente de Montevideo y a alguien de su equipo, así como a alguien del Ministerio de Transporte y Obras Públicas relacionado con este asunto, ya que hemos convocado al ministro por varios temas, entre ellos, este que nos ocupa. Propongo que los citemos a una sesión en la cual este sea el único asunto, a fin de analizar toda la situación del transporte, tanto urbano como departamental, para formarnos una opinión.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Me parece que habría que definir el orden en el que recibiríamos a los invitados, porque creo que no podemos asegurar que en una sesión puedan quedar negro sobre blanco los aspectos vinculados al sistema.

Considero que si la Intendencia está en condiciones de participar, podría ser un primer actor que nos permitiría saber cuál es el mapa de Montevideo, que representa el principal peso en el sistema de transporte colectivo urbano. Me parece que después podríamos citar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sin descartar a las de la Intendencia de Canelones, porque entiendo que una primera etapa necesitamos un mapa de información que posteriormente nos permita hacer una reunión conjunta en la cual podamos llegar a alguna conclusión.

Tampoco descartaría invitar a las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas por los aspectos vinculados con los subsidios.

Entiendo que sería recomendable que la Presidencia ordenara un procedimiento para realizar estas invitaciones.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- A mitad del año pasado manifestamos una preocupación similar, la comisión la hizo suya y citamos al ministro, que asistió a fin de año porque por temas presupuestales debió ir atrasando su concurrencia. El diputado Peña había manifestado una inquietud en el mismo sentido y tuvimos una larga reunión con el ministro por estos temas.

Nos parece sano lo que se plantea de parte de la Presidencia -el diputado De los Santos sugería algo similar- en cuanto a incorporar en este proceso a los intendentes; aunque no tenemos la potestad de convocarlos imperativamente podemos hacerles llegar una invitación para que asistan si están de acuerdo, como sucedió hace poco tiempo en la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente.

Considero de recibo lo que plantea el diputado De los Santos en cuanto a que la Presidencia ordene una agenda, ya que el tema es de mucha preocupación, tal como lo manifestaron las autoridades de Raincoop. Ellos mismos hablaron del efecto dominó que nosotros venimos planteando desde el año pasado. La salida se ve muy complicada y, si el panorama ya era sombrío en los últimos días, después de la asamblea lo es bastante más, no solamente para la Raincoop, sino para todo el sistema de Montevideo.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Recuerdo que en una sesión anterior acordamos invitar al director de Tránsito de Canelones y a quienes integran el Consorcio Metropolitano -como señaló en su momento el diputado Caggiani-, así como al director nacional de Transporte.

Quisiera solicitar que cuando compareciera el ministro de Transporte y Obras Públicas también asistiera el director nacional de Vialidad, ya que cursé decenas de pedidos de informes que no fueron respondidos y me es imposible llegar a esas respuestas.

SEÑOR PRESIDENTE.- De manera que todos somos partidarios de no citar a todas las autoridades a una reunión, sino de comenzar recibiendo a cada uno de los actores, tal vez invitando en primera instancia al intendente de Montevideo y a su equipo. No sé si en principio podría concurrir el intendente de Canelones, tal como lo planteó el señor diputado Peña.

Después armaríamos una agenda para posteriores sesiones, en las que recibiríamos a los demás actores.

(Diálogos)

——Aclaro que mi planteo no es específicamente por el tema de Raincoop, sino para que todos tengamos una visión acerca de la problemática del transporte.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Si la inquietud no es con respeto al tema de Raincoop me parece que correspondería invitar al director nacional de Transporte del Ministerio, el señor Felipe Martín, ya que es al que le corresponde la regulación del tránsito nacional. Si la invitación fuera por el tema de Raincoop, correspondería invitar a las autoridades departamentales, que son las que están más relacionadas con el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- En definitiva, entiendo que deberíamos analizar el tema general en el cual está incluido el de Raincoop. No citaríamos a nadie por Raincoop, porque no podríamos incorporar el resto de la problemática. Sin duda que si asistieran el intendente de Montevideo o el director de tránsito, el asunto de Raincoop estaría incluido en la problemática general, pero apuntaría a que tuviéramos una visión general del problema.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Estoy totalmente de acuerdo en invitar a los tres directores dada la profundidad del tema

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, invitamos al señor Intendente de Montevideo y al señor director nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Me parece compartible la opinión de analizar el sistema en su globalidad y comparto lo que dice el señor diputado Daniel Caggiani en cuanto a que el señor Felipe Martín es la persona que ha estado arriba del tema en los últimos años. Ha tenido distintos cargos en el área de transporte, tanto en la Intendencia de Montevideo como en el Ministerio. Hace veinticinco años que entiende sobre estos temas y nos va a dar una opinión calificada sobre lo que opina el gobierno, igual que lo hizo cuando vino con el señor Ministro. Dada la gravedad de lo que está pasando con el transporte de Montevideo, me parece muy importante citar a las autoridades de la Intendencia de Montevideo y a las del sector transporte, en oportunidades que no estén muy alejadas en el tiempo.

En este escenario, planteo a la Comisión si no sería importante también citar a las otras empresas que, teóricamente, van a ser partícipes del proceso de absorción, para que nos digan cómo está-, su situación y si las preocupaciones que manifestaron en la prensa son de recibo. Creo que nosotros tendríamos que saber si esas empresas están en condiciones de absorber a la ex Raincoop para saber dónde estamos parados, porque una cosa es la opinión calificada de un jerarca, pero otra es la de primera mano de las empresas que conocen el día a día de su funcionamiento y la posible capacidad de absorción de la ex Raincoop. Me gustaría que en la agenda figurara algún contacto con estas empresas para conocer, de primera mano, cuál es la situación que están viviendo.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Comparto la posibilidad de invitar al señor Intendente de Montevideo y al señor director nacional de Transporte, en calidad de invitado, valga la redundancia. Nosotros no podemos citar. Reitero esto porque a veces se nacionalizan temas que son departamentales -muy importantes para la población- pero a veces corremos el riesgo de politizar en malos términos algunos temas. Me refiero al segundo planteo que hizo el señor diputado Juan José Olaizola. Creo que lo hace desde un punto de vista lo más noble posible.

Me parece que cuando colocamos temas engorrosos en la agenda pública, como este, que está bajo una negociación, donde hay muchos intereses en juego, sobre todo los de los trabajadores, en este caso son más de 400 que dependen día a día de los ingresos del transporte de pasajeros colectivo urbano, a veces puede generar alguna cosa. Si nosotros invitamos al señor intendente o al director nacional de Transporte, teniendo una sesión para que nos informen sobre esos temas y trabajar en conjunto sería muy importante no generar un espectáculo político que después dificulte la negociación. Digo esto teniendo en cuenta que aquí hay muchos intereses en juego y, sobre todo, el interés de cada uno de nosotros es que los trabajadores que hoy prestan servicios en Raincoop puedan tener un trabajo en las otras empresas -sobre todo en las de capital social- y no que haya otra empresa que se beneficie. Si todos tenemos igual objetivo es bueno expresarlo públicamente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Mi preocupación está lejos de generar un hecho político. Es más: en algunos casos, cuando se brinde información reservada tenemos la oportunidad de suspender la versión taquigráfica. Como Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas queremos estar informados y por ahí va la inquietud. Aquí todos somos grandes y tenemos niveles de discreción. Días pasados, en otra Comisión recibimos autoridades nacionales para considerar el armamento de una de las tres Armas y se suspendió la versión taquigráfica, y al otro día no hubo noticia de ello en la prensa. Además, como integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tenemos que manejar información de primera mano. Es demasiado importante lo que estamos viendo, lo que nos acaban de decir y lo que nos dijeron el miércoles pasado. Yo realmente no sé si la totalidad de las empresas puede absorber a la ex Raincoop, de acuerdo con opiniones de gente del sector. Creo que alguna de estas empresas no puede absorber a la ex Raincoop. Por tanto, me gustaría que concurrieran los directivos y si es necesario, el señor Presidente tomará la decisión que le compete, es decir la de suspender la versión taquigráfica. Lo importante es que seamos informados de primera mano respecto a cuál es la situación en que están. Quizás estemos apoyando un proceso y esté mal porque no estamos informados. Me parece sano que esta Comisión cuente con esa información y en ese sentido, hice el planteo. Con esto quiero dejar claro mi planteo y lo dejo a consideración de la Comisión.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Si ese es el marco que plantea el señor diputado Juan José Olaizola, apoyo totalmente su iniciativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- La actitud de esta Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, cuando recibimos el pedido de audiencia de un grupo de Raincoop, fue la de manifestar inmediatamente que tenía que venir el otro grupo. Y posteriormente, después de la asamblea, lo recibimos. Creo que es el cumplimiento de un deber que teníamos como Comisión. Nosotros no podemos orientar todo el trabajo de la Comisión al tema de Raincoop.

Mi planteo de esta convocatoria e invitación al Intendente de Montevideo, al equipo, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a Felipe Martín, o al que fuera, es para que tengamos la globalidad del problema, porque si no nos vamos a quedar con el riesgo de que esto es un dominó y que una empresa tiene sus premios.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Comparto lo que ha manifestado el señor Presidente porque creo que le haría muy bien a toda la Comisión entender cómo funciona el transporte, tanto departamental como nacional. Esto viene de la mano de un conjunto de temas, que tiene que ver con el subsidio del combustible y del boleto.

Comparto plenamente la visión general que plantea el señor Presidente desde el punto de vista de recibir información en términos generales. Con esto estamos suscribiendo lo que planteaba el diputado Óscar de los

Santos. Es decir, la importancia de poder contar con autoridades de la Intendencia de Montevideo porque creo que a todos nos preocupa las condiciones en que quedan los usuarios de Montevideo. También me preocupa que nos estemos metiendo en un problema que hoy está en plena negociación. La situación es compleja porque hay una cooperativa que tomó una resolución cuatro meses después de una propuesta, que era del mes de diciembre. En el marco de ese período hay un conjunto de información que ha salido a la luz, lo que genera determinadas dificultades.

Sabemos y esto lo han trasmitido que hay un marco de negociación con estas empresas y la Intendencia de Montevideo y creo que nosotros deberíamos dar el oxígeno necesario para que desde allí se puedan llevar las negociaciones de la mejor manera. Por eso entiendo y comparto las palabras del señor Presidente en cuanto a que deberíamos tener una visión más global del problema, que nos permita seguir entendiendo el funcionamiento del transporte, tanto a nivel departamental como nacional. Obviamente, también estamos de acuerdo con las invitaciones a las Intendencias de Montevideo y Canelones, al Ministerio de Economía y Finanzas para mí es importante y, obviamente, a la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Estoy de acuerdo en un cien por ciento con el señor Presidente y con el señor diputado Juan José Olaizola. Me parece que si dentro de las posibilidades de la Comisión está la de invitar a estos actores, por separado, tenemos que hacerlo y cuanto antes.

También quería agregar que es importante -no solo porque soy de Canelones; que es un hecho relevante- que vengan las autoridades de Canelones. Digo esto no sólo porque soy de Canelones sino porque la ecuación de costos, y la viabilidad tiene que ver con situaciones que se han venido dando en el contexto del transporte metropolitano. En los últimos años ha habido cambios que han hecho que aquellas empresas que desarrollan actividad fuera de Montevideo tengan más comprometida su ecuación económica. Ese es un tema que también se está analizando ahora y que tiene que ver con la absorción. Es un tema importante no solo porque estas decisiones involucran el lugar donde vivo y me piden respuestas, sino también porque tiene que ver con una absorción global, porque las empresas que están trabajando en Montevideo también lo hacen en Canelones y algunas en San José.

Por otra parte, me parece muy valioso que podamos invitar a las empresas para que manifiesten su opinión, como a los demás actores: los reguladores, Intendencias, Dirección Nacional de Transporte porque su visión va a ser importante. Hay un tema que no es menor: todo en este sistema está regulado, o mucho más que cualquier otro negocio. Por lo tanto, a los actores les cuesta mucho más hacer referencia a las decisiones de los organismos reguladores. Y esto es algo que nosotros debemos tener claro. Tenemos que facilitar la posibilidad de conseguir información para que se tomen las mejores decisiones. Y si podemos colaborar en ese ámbito va a ser algo muy importante que lograría la Comisión, porque mucha de esta información se conoce desde hace mucho tiempo y recién se está haciendo pública. Y eso ha llevado a demora en la toma de decisiones y a perjudicar aun más el sistema. Todas estas son responsabilidades políticas, por ser responsable por lo que se hace y también por lo que no se hace. Entiendo que eso es bien importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que podemos analizar el tema durante meses y si empezamos a citar cada miércoles y después a las empresas hay que hacerlo con todas si queremos tener un conocimiento de cada una porque, incluida Cutcsa todas tendrán su explicación. Esto también debemos saberlo. Entonces, si podemos citamos para el miércoles próximo al director nacional de Transporte del Ministerio, señor Felipe Martín y, si están de acuerdo, me gustaría sesionar el día jueves y citar al Intendente de Montevideo. Así en una semana podemos tener las dos visiones que, quizás, son las más importantes.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- El próximo jueves no podré asistir a la Comisión pero, a fin de no perder tiempo, puede concurrir mi suplente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de finalizar, quiero decir que hicimos un pedido de informes por cinco temas al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y no hemos recibido respuesta alguna. Los temas referían al transporte, al puerto y a AFE. Vamos a reiterar el pedido al señor Ministro y que defina cuándo va a venir y por qué tema. Quizás proponga venir a una sesión por el tema del puerto y de AFE o por dos temas. Quiero avisar que le vamos a reiterar el pedido.

A su vez, tenemos sin contestar, y sin hacer absolutamente nada -por ahora-, el planteo de la escollera de Cufré. Les quería proponer -por lo menos para que la Comisión tenga una respuesta en ese sentido- enviar a la Dirección Nacional de Hidrografía la preocupación con respecto a la obra y que nos gustaría mantener una reunión con ellos sobre ese tema.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Ese no es un tema sencillo porque genera dos posiciones: la del lado de San José y la del lado de Colonia. Nosotros recibimos a vecinos que tienen una posición pero hace tiempo, en la Comisión de Turismo integrada con la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, también recibimos a otros con una visión diferente. A su vez, recibí un planteo de vecinos con la visión original, la que se presentó en la Comisión de Turismo, que quieren ser recibidos por esta Comisión; seguramente llegará la solicitud en estos días.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Entonces el planteo de Colonia es opuesto al de San José?

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Al que recibimos la semana pasada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a pedir que nos hagan llegar la solicitud de entrevista lo antes posible y por ahora no hacemos ningún envío a la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Diálogos)

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quiero hacer una aclaración. Yo sé que la carencia de tiempo es para todos los temas, pero hay un proceso judicial en marcha que ya está en las etapas finales por la acción de los vecinos de Colonia. El tema es que en esto hay connotaciones de todo tipo, algunas ambientales -las más complicadas-, que esgrimen las dos posiciones. Por eso mismo tenemos cierta urgencia con este tema antes de que se tomen medidas; sean las que sean queremos que se contemple el tema ambiental que es muy complicado porque para un lado y para el otro se pueden cometer algunos errores.

(Interrupción del señor representante Adrián Peña)

——Exacto. Ahí está el tema de fondo más allá de las posiciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les propongo enviar una nota a la Dirección Nacional de Hidrografía manifestando la preocupación trasmitida por la delegación de Colonia en cuanto al impacto ambiental y que en la próxima semana vamos a recibir a una delegación de vecinos de San José por lo de la escollera de Cufré.

(Apoyados)

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- También sería interesante que se le haga llegar a la Dirección Nacional de Hidrografía la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto

Después de recibir a la delegación de San José convocamos a la delegación de Colonia.

Quedará para la próxima reunión el informe de lo que pasó en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología por parte de quienes estuvieron allí.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Tratando de repasar lo que se está proponiendo con relación a los temas pendientes, teniendo en cuenta la situación de emergencia que en estos momentos está viviendo el país, la idea de participar en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología viene por el planteo de oficializar la integración de ambas Comisiones. En realidad, que yo sepa, no tenemos representantes en otras comisiones; entonces, debemos hacer un planteo formal más allá de las

posibilidades que tiene cada uno de los legisladores de participar en el funcionamiento de las comisiones que entiendan necesario.

A mi entender, sería oportuno hacer alguna gestión con la presidencia de la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología con el objetivo de poder integrarla, aunque no sé si corresponde ni cuál es la metodología.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si estamos de acuerdo, llevamos a cabo la moción concreta del señor diputado Felipe Carballo de hacer un planteo escrito a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología.

(Apoyados)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Inclusive, hice un planteo en el sentido de que a la Comisión le interesaba participar de la discusión del proyecto como tal. Yo integro la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología y allí manifesté el interés que había quedado expuesto en este ámbito por parte de todos los miembros de esta Comisión, aunque no sé cuál es el procedimiento formal para que eso sea tenido en cuenta.

Además, quiero señalar que el proyecto de ley es bastante más amplio del que tiene que ver con transporte y que no hace ninguna referencia -a mi entender, es una de sus debilidades- al tema específico que nos ha convocado: es absolutamente general y trasciende lo que tiene que ver específicamente con las aplicaciones. Tiene mucho más que ver con el derecho informático que con la temática relativa al transporte; de todo lo que se plantea solo hay una aplicación que tiene que ver con transporte. De todas maneras, creo que lo que abunda no daña, por lo tanto, estaría bueno poder participar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me acota la Secretaría que debemos hacer un planteo a la Cámara para integrar esa Comisión específicamente por este tema y no solamente ir como invitados.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Independientemente de la opinión que tenga cada uno de los legisladores, quienes estamos acá venimos en representación de los partidos políticos y obedecemos a nuestra bancada. Por eso sería importante, antes de hacer un planteo en la Cámara, instrumentar este tema dentro de cada una de ellas y tratar de explorar la voluntad que existe por parte de la Presidencia de la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología, a los efectos de poder integrar ambas comisiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia queda encargada de hablar con el presidente de la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología para luego, si hay acuerdo, hacer el planteo en Cámara.

Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.